

PROJET DE CHARTE
DES ÉLUS DU LITTORAL NORD, MANCHE ET ATLANTIQUE



I : Préambule

Amoco Cadiz 1978, Erika 1999, Prestige 2002... Les élus du littoral Nord, Manche et Atlantique ne peuvent plus accepter de voir leurs côtes et leurs écosystèmes régulièrement souillés et mis en péril par les marées noires. Chaque fois qu'un navire poubelle se brise et laisse échapper des tonnes de fuel lourd, c'est aux collectivités locales, acteurs de proximité, qu'il revient d'en gérer les conséquences environnementales, économiques et sociales.

Cependant, les réponses nécessaires à ce type d'événement, tant en terme de prévention que de sanction, ne peuvent être mises en œuvre qu'au plan national, européen ou international. Seuls les États ont la possibilité de développer des politiques efficaces de lutte contre les marées noires et d'adopter un cadre réglementaire strict en matière de sécurité maritime.

C'est pourquoi, les élus locaux se retrouvent dans une situation paradoxale: en première ligne lorsqu'il s'agit de gérer les conséquences d'une marée noire, ils n'ont réellement la possibilité de contribuer à l'élaboration des mesures susceptibles de prévenir ces catastrophes. C'est pour cette raison que les élus du littoral Nord, Manche et Atlantique ont décidé de faire entendre leur voix et celles de leurs administrés auprès des institutions européennes et internationales ainsi que de l'Etat français.

Ils ont donc recensé une série de mesures préventives à mettre en œuvre de toute urgence pour que plus jamais une telle catastrophe ne se reproduise. Ces mesures feront l'objet de discussions avec les principaux responsables politiques européens et français afin de garantir qu'elles figureront parmi les mesures législatives à adopter dans les plus brefs délais pour renforcer la prévention contre les marées noires.

L'ANEL (Association Nationale des Elus du Littoral) aura la charge de coordonner l'action engagée par les élus du littoral Nord, Manche et Atlantique.

II : RÉOLUTION COMMUNE

è MESURES INDISPENSABLES AU RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ MARITIME :

**LES ENGAGEMENTS SUR LES 5 PREMIERS POINTS FERONT L'OBJET D'UNE ÉVALUATION
DÈS LE MOIS D'OCTOBRE 2003**

- 1. Mise en place d'un système de contrôle renforcé de limitation du trafic des navires transportant des marchandises dangereuses dans la zone économique exclusive des 200 miles, doublé d'un contrôle obligatoire du trafic maritime, analogue à celui du trafic aérien (couverture radar et contact radio permanent), dans la zone économique exclusive, surtout aux passages dangereux.
- 2. Renforcer le contrôle des navires par l'autorité gouvernementale dont dépend le port, respecter le taux européen de contrôle de 25% de tous les navires faisant escale dans tous les ports.
- 3. Augmenter la responsabilité financière des armateurs dans le cadre de l'OMI et par une modification de la Convention CLC.
- 4. Créer un corps de garde-côtes européen et, préalablement en France, favoriser la coordination des services de l'État intervenant en mer: Douanes, gendarmerie maritime, AFMAR, Marine Nationale, SNSM...); **renforcer les dispositifs de sauvetage en mer.**
- 5. Procéder à la définition d'un crime contre l'environnement et autoriser la saisine du Tribunal Pénal International ou d'une juridiction spécifique.
- 6. Organiser la responsabilité pénale, civile et financière de tous les acteurs du transport maritime. Pour cela, il convient de fonder juridiquement la responsabilité environnementale de tous les acteurs du transport maritime.
- 7. Accélérer le retrait d'exploitation des pétroliers à simple coque.
- 8. Renforcer les critères de qualité applicables aux sociétés de classification des navires.
- 9. Imposer au plus vite l'équipement de tous les navires de systèmes d'identification automatique (AIS) pour la communication avec les autorités côtières, qui devra également être complété par un système de repérage des conteneurs.
- 10. Favoriser la recherche et le développement pour la construction de navires sécurisés.
- 11. Identifier les procédures de mise à l'abri dans des ports refuges, rendre obligatoire l'accueil des navires en avarie, prévoir une indemnisation pour les préjudices éventuels causés aux ports d'accueil et une sanction en cas de refus d'accueil.
- 12. Sanctionner lourdement **et pénalement** les dégazages en mer et rendre obligatoire le déchargement des déchets dans les ports. Les ports devront à cet effet être équipés de dispositifs de récupération et la traçabilité des dégazages devra être organisée, en rendant par exemple obligatoires les mouchards sur les pompes des navires.
- 13. Mettre en place un système d'agrément des certificats de compétences qui sont délivrés aux commandants et marins en dehors de l'Union européenne, renforcer la

formation du personnel navigant et **engager la responsabilité de l'Etat du pavillon lorsque les réglementations ne sont pas respectées.**

- 14. Augmenter le nombre d'inspecteurs maritimes et, le cas échéant, d'officiers du port.
- 15. Obtenir de toute urgence l'installation en France du siège de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

è MESURES NÉCESSAIRES À UNE MEILLEURE GESTION DES SINISTRES :

- L'Union Européenne devra inciter financièrement Les États membres à se doter de dispositifs de chalutage et de pompage des nappes d'hydrocarbures en cas de catastrophe maritime.
- Rendre plus transparents les dispositifs d'indemnisation utilisés par le FIPOL et en relever le plafond à 1 Milliard d'Euros.
- Indemniser l'ensemble des dommages. Les procédures d'indemnisation devront prendre en compte l'ensemble des dommages immédiats et ultérieurs, en particulier pour couvrir les pertes économiques, dont les pertes d'exploitation des activités dépendant directement ou indirectement de la mer (pêche, conchyliculture, tourisme), dans une perspective de crise de longue durée.
- Introduire des mesures temporaires d'urgence, notamment des avances sur indemnisation immédiatement consenties par les États ou l'Union européenne, car il en va de la survie de certains secteurs d'activités liés à la mer et au tourisme.